VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Skarbu Państwa**
(nr 89)
z dnia 6 listopada 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Skarbu Państwa (nr 89)

6 listopada 2013 r.

Komisja Skarbu Państwa, obradująca pod przewodnictwem posła **Tadeusza Aziewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat aktualnej sytuacji i przekształceniach własnościowych w portach morskich.

W posiedzeniu udział wzięli: **Urszula Pasławska** podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa wraz ze współpracownikami, **Dorota Pyć** podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Dorota Raben** prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA wraz ze współpracownikiem, **Janusz Jarosiński** prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA, **Ryszard Warzocha** prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA wraz ze współpracownikiem.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Iwona Kubaszewska, Wiesław Kozioł** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji Skarbu Państwa. Serdecznie witam panią posłankę i panów posłów oraz zaproszonych gości z podsekretarzem stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa panią Urszulą Pasławską. Witam przedstawicieli zarządów morskich portów.

Porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie informacji na temat aktualnej sytuacji i przekształceń własnościowych w portach morskich. Przedstawia Minister Skarbu Państwa.

Czy są uwagi do porządku dziennego?

Nie widzę zgłoszeń.

Stwierdzam przyjęcie porządku dziennego.

Przystępujemy do rozpatrzenia informacji.

Bardzo proszę panią minister o zabranie głosu.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Urszula Pasławska:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, ostatnie posiedzenie Komisji Skarbu Państwa poświęcone zagadnieniom dotyczącym zarządzania polskimi portami morskimi odbyło się w kwietniu br. Ostatnio zostały dokonane zmiany w zarządach dwóch spółek. Jest to dobra okazja, abyście państwo mogli uzyskać informacje z pierwszej ręki. Cieszymy z możliwości dialogu nowych zarządów z Komisją na dzisiejszym posiedzeniu.

W ostatnim półroczu dokonano zmian w zarządach dwóch spośród trzech spółek: w Zarządzie Morskiego Portu Gdańsk SA z siedzibą w Gdańsku i w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA z siedzibą w Szczecinie. Pozwolę sobie przedstawić te osoby. Od 15 lipca br. aktualny skład Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA przedstawia się następująco: pani Dorota Raben – prezes Zarządu, pan Marek Pietruszewski – wiceprezes Zarządu ds. finansowych oraz pan Jerzy Melaniuk – dotychczasowy wiceprezes Zarządu zajmujący się inwestycjami w porcie.

W składzie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA jest nowa osoba na stanowisku prezesa Zarządu. To pan Ryszard Warzocha. Nową osobą jest także pan Krzysztof Sadowski – wiceprezes ds. inwestycji i rozwoju portów, pełniący wcześniej funkcję zastępcy dyrektora ds. rozwoju portów. Finansami spółki zajmuje się dotychczasowy wiceprezes pan Paweł Adamarek.

Jednocześnie informuję, że skład Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA nie został zmieniony. Przypominam: prezes Zarządu – pan Janusz Jarosiński, wiceprezes – pan Walery Tankiewicz, wiceprezes – pani Krystyna Szambelańczyk.

Wysoka Komisja otrzymała informację na temat aktualnej sytuacji i przekształceniach własnościowych w portach morskich. Zgodnie z ustawą o portach i przystaniach morskich przedmiot działalności zarządów morskich portów obejmuje: zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową, prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu, budowę, rozbudowę, utrzymywanie i modernizację infrastruktury portowej, pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portów, świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej, zapewnienie dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów ze statków w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwiania.

W minionym czasie sytuacja portów uległa poprawie. We wszystkich portach wystąpiły wzrosty w wolumenie przeładunków, największe w węglu oraz w rudzie. Dominującą pozycję wśród polskich portów nadal utrzymuje Port Gdańsk, który realizuje zadania na rynku w 43%. Wielkim wyzwaniem są, oczywiście, inwestycje prowadzone przez porty. Wymienię najważniejsze. Na terenie Portu Gdańsk realizowane są inwestycje DCT Gdańsk SA – budowa ogólnodostępnego morskiego terminalu kontenerowego, inwestycja PERN – budowa bazy zbiornikowej ropy i produktów ropopochodnych oraz ich dystrybucji w porcie zewnętrznym, inwestycja PARP – Port Północny i rozbudowa terminalu węglowego. Na terenie Portów Szczecin i Świnoujście inwestycje, na które warto zwrócić uwagę to rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części Półwyspu Ewa w porcie w Szczecinie, przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu, przebudowa infrastruktury kolejowej oraz budowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu. Na terenie Portu Gdynia zwracam uwagę na następujące inwestycje: rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym, przebudowa Nabrzeża Szwedzkiego i zagospodarowanie rejonu Nabrzeża Bułgarskiego.

Jak powiedziałam na wstępie, wszystkie informacje otrzymała Wysoka Komisja w materiale przekazanym przez Ministra Skarbu Państwa. Myślę, że korzystając również z obecności zarządów trzech spółek odpowiemy– mam nadzieję – na wszystkie pytania.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, pani minister.

Chciałbym powitać panią minister Dorotę Pyć, podsekretarza stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. To nasze pierwsze spotkanie.

Czy pani minister zechce zabrać głos i powiedzieć nam o portach z perspektywy ministerstwa transportu?

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Dorota Pyć:

Teraz mam odpowiadać?

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Jeżeli pani minister uzna za stosowne.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Dorota Pyć:

Zostałam wywołana do odpowiedzi. Uczestniczę w tym spotkaniu bardziej jako wsparcie. Natomiast bez wątpienia Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w zakresie swoich kompetencji zawsze będzie wspierać rozwój portów morskich i wszystkie inwestycje w nich podejmowane. Stąd też ze szczególną uwagą będę śledzić każdy rozwój. Będę starać się o każde możliwe wsparcie ze swojej strony i podległego departamentu.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, korzystając z obecności przedstawicieli wszystkich zarządów, może zanim przejdziemy do dyskusji poproszę ich o krótkie wypowiedzi o bieżących lub innych sprawach, które każdy z nich uzna za ważne dla poszczególnych portów. Następnie otworzę dyskusję.

Największy jest Port Gdańsk. Bardzo proszę, pani prezes.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Dorota Raben:

Dziękuję bardzo.

Jeśli chodzi o najważniejsze kwestie rozwojowe w Porcie Gdańsk, to w przedstawionych materiałach wymienione są bardzo poważne inwestycje, które będą realizowane w najbliższych latach. To inwestycja rozbudowy Naftoportu, inwestycja PERN, budowa drugiego terminalu dla DCT. Dodatkowo budowa terminalu masowego, terminalu ładunków mrożonych, który będzie uruchomiony pod koniec bieżącego roku oraz inwestycja OT Logistics SA, obecnie na etapie negocjacji, ponieważ jeszcze nie mamy ostatecznych planów decyzyjnych dotyczących projektów. Myślę, że wymieniłam najważniejsze inwestycje, które będą realizowane w ciągu najbliższych 2-3 lat.

Obecnie trzy porty (zatem nie tylko Gdańsk) opracowują strategię do roku 2027, tak zwaną strategię realną, wykonawczą. I nad nią teraz pracujemy. Nie chcemy ukrywać, że port w Gdańsku w swojej strategii będzie chciał ująć rozbudowę portu w kierunku zewnętrznym, czyli w kierunku morza. Bowiem nie jest też tajemnicą, że zaczyna nam brakować terenów pod rozwój portu. To będzie jeden z elementów, który będziemy chcieli ująć w strategii na przyszłość. Myślę, że to tyle na ten moment. Można bardzo długo mówić o Porcie Gdańsk.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, pani prezes, później rozpoczniemy szerszą dyskusję.

Zarząd Morskich Portów Szczecin Świnoujście, bardzo proszę.

Prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Ryszard Warzocha:

Szanowni państwo, myślę, że mogę stwierdzić, iż najważniejszym przedsięwzięciem realizowanym obecnie na terenie Portów Szczecin i Świnoujście jest budowa terminalu LNG. Zarząd portów jest jednym z trzech członków konsorcjum budującego. Chciałbym poinformować państwa (oczywiście, służę szczegółami), że w chwili obecnej zarząd jest zaawansowany w prace nawet z wyprzedzeniem oficjalnego harmonogramu robót. Wszystkie prace, które prowadzimy w zasadzie są na ukończeniu. Przed nami tylko jeden projekt, na który i tak musimy czekać, aż generalny wykonawca inwestycji uruchomi front robót. Tak, że mogę powiedzieć, że ze strony zarządu portów ta niezwykle wrażliwa inwestycja jest pod pełną kontrolą. To pierwsza sprawa.

W chwili obecnej realizujemy także pięć bardzo dużych projektów inwestycyjnych zarówno w Szczecinie, jak i w Świnoujściu. W bazie promowej w Świnoujściu rozbudowujemy stanowiska promowe. Przypominam, że baza promowa w Świnoujściu jest jednym z najbardziej wykorzystywanych baz promowych na Bałtyku i najkrótszą droga między południem Europy a południową Szwecją i krajami nordyckimi. W porcie w Szczecinie i Świnoujściu modernizujemy zarówno drogi, jak i koleje w celu poprawy dostępu do portu. Modernizujemy nowe nabrzeża w porcie szczecińskim mające na celu przygotowanie nas do pogłębienia toru wodnego Szczecin – Świnoujście.

To najważniejsze sprawy bieżące realizowane w portach w Szczecinie i Świnoujściu.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Pan prezes Jarosiński – Port Gdynia, proszę bardzo.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Janusz Jarosiński:

Dziękuję bardzo.

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, to kolejny dobry a część z nas mówi, że bardzo dobry rok dla Portu Gdynia. Albo osiągniemy co najmniej drugi najlepszy wynik, jeżeli chodzi o wielkość przeładunków a być może będzie to najlepszy wynik w historii przeładunków w Porcie Gdynia.

Natomiast niezwykle istotne są dwa elementy. Z jednej strony – przekształcenia własnościowe, to co jest głównym tematem dzisiejszego spotkania i z drugiej strony – sprawy inwestycyjne. Jeżeli chodzi o przekształcenia własnościowe, to od momentu kiedy sprywatyzowaliśmy pierwszą spółkę (było to dokładnie 10 lat temu) dokonaliśmy pewnej retrospekcji i trzeba powiedzieć, że droga, która została wybrana przez zarząd portu i zaakceptowana przez Ministerstwo Skarbu Państwa jest jak najbardziej właściwa. Wszystkie terminale, które dotychczas zostały sprywatyzowane – mamy w obszarze portu kapitał z Dalekiego Wschodu, z Europy – funkcjonują znakomicie. Zwiększają swoje obroty. I co niezwykle ważne, gdy spoglądamy na umowy prywatyzacyjne to okazuje się, że inwestycje, jakie wykonywały te terminale miały większy zakres niż przewidziany w umowach prywatyzacyjnych.

Jeżeli chodzi o sprawy przekształceń, to w tej chwili posiadamy jeszcze dwie spółki, w których mamy ponad 50% udziałów. Pierwsza to Spedcont. Jesteśmy po przetargu publicznym, na 12 grudnia, zwołane jest walne zgromadzenie. Mamy nadzieję, że udziały w tej spółce zostaną sprzedane. Kończymy proces prywatyzacji Bałtyckiego Terminala Drobnicowego. Jesteśmy po *due diligence* i negocjacjach pakietu gwarancji pracowniczych. Ta prywatyzacja powinna zostać zakończona do końca I kwartału przyszłego roku. Dla przypomnienia: zrealizowaliśmy nasze zobowiązania wobec pracowników, czyli wykupiliśmy akcje celem umorzenia. Ta sprawa jest całkowicie załatwiona w Porcie Gdynia.

Jeżeli chodzi o sprawy inwestycyjne (co decyduje o pozycji portu dzisiaj i buduje bazę na przyszłość) – otworzyliśmy największy front inwestycyjny od momentu, kiedy został wybudowany terminal kontenerowy. Mówimy o inwestycjach Zarządu Morskiego Portu Gdynia, bo oczywiście są jeszcze inwestycje terminali. W bieżącym roku do dnia dzisiejszego podpisaliśmy umów na 260 mln zł. Widać, że przemiany następują w każdej części portu, co niewątpliwie będzie rzutowało na następne lata. Obecnie poza inwestycjami w infrastrukturę , o których mówiła pani minister (co jest niezwykle ważne, bo tworzymy warunki dla rozwoju biznesu), budujemy również z własnych środków trzy magazyny. A to jest też niezwykle istotne dla zapewnienia w długim horyzoncie czasowym stabilnej strony przychodowej, aby w przyszłości można było inwestować w infrastrukturę ogólnodostępną (a ta na pewno w Gdyni jest dziś na poziomie europejskim) i tworzyć warunki dla dalszego rozwoju biznesu.

Kolega ze Szczecina mówił o projektach unijnych. Dla nas jest to również dodatkowe źródło wspierające nasze inwestycje. Do tej pory ze środków unijnych otrzymaliśmy 65 mln zł. Realizujemy kolejne projekty. Mamy nadzieję na pozyskanie ok. 160 mln zł jeszcze z budżetu 2007-2013. To wszystko wraz ze środkami własnymi, które systematycznie wygospodarowujemy pomaga nam bardzo dynamicznie zmieniać port gdyński a w momencie, kiedy sfinalizujemy niezwykle istotną sprawę, czyli pozyskanie jednego pirsu Stoczni Marynarki Wojennej, otworzymy zupełnie nowe możliwości dla rozwoju kontenerów. Zatem możemy liczyć na dalszy stabilny i zrównoważony oraz nadal tak dynamiczny rozwój portu, jak w ostatnich latach.

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie prezesie.

Szanowni państwo, wydaje się, że wspólnym mianownikiem tych wypowiedzi jest diagnoza, że w aktualnej strukturze kapitałowej polskie porty morskie dobrze rozwijają się, stanowiąc istotny element infrastruktury państwa.

Otwieram dyskusję.

Kto z państwa chciałby zabrać głos?

Pani poseł Renata Zaremba, proszę.

Poseł Renata Zaremba (PO):

Dziękuję bardzo.

Otrzymaliśmy w materiałach informację z Ministerstwa Skarbu Państwa – wcześniej również rozmawialiśmy o tym na posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa – o wykorzystywaniu efektywności działalności polskich portów morskich. Ministerstwo zwróciło

uwagę na brak spójnej polityki rozwoju polskich portów morskich. Zarządy zostały zobowiązane do przygotowania nowej strategii rozwoju. Chciałabym dowiedzieć się, na jakim etapie są prace w tym zakresie? Jaki jest harmonogram czasowy? Kiedy zarządy przekażą spójną strategię do ministerstwa? Kiedy będziemy mogli zapoznać się z nią?

Drugie pytanie kieruję do prezesa Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, dotyczy ono wprowadzonego rozporządzenia zmieniającego stawkę z 3 do 0,3 za wieczyste użytkowanie. Na jakim jesteśmy etapie? Jak zarząd odczytuje to rozporządzenie i chce wprowadzić je w życie? Czy były rozmowy? Czy rada nadzorcza również wypowiedziała się w tej kwestii? Przypomnę, że radzie nadzorczej zasiadają również przedstawiciele gmin, czyli prezydenci Szczecina i Świnoujścia.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Warzecha, bardzo proszę.

Poseł Jan Warzecha (PiS):

Chciałem zapytać panią minister (ponieważ w tej informacji nie doszukałem się tego), jaki jest udział rynkowy poszczególnych portów morskich w Polsce, powiedzmy, na 2012 r.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Suski, bardzo proszę.

Poseł Marek Suski (PiS):

Mam pytanie, może trochę inne, ale związane z portami, z przeładunkiem. Czy moglibyście państwo powiedzieć trochę o przekroju tych przeładunków? Państwo mówicie, że sytuacja jest dobra, może nawet najlepsza, że są największe ilości przeładowanych towarów. Gdyby można było dowiedzieć się, jak przedstawia się struktura tych przeładunków? Czy to jest zrównoważone, jeśli chodzi o import – eksport? Czy statki są wypełnione przywożąc towar czy wywożąc? Czy w obie strony są wykorzystane?

I trochę informacji, co jest głównym asortymentem, może kilka głównych asortymentów, które są wywożone i przywożone. Bo to w jakimś sensie dałoby nam obraz nie tylko wykorzystania portu, ale szerzej – co dzieje się w gospodarce. Zwiększenie liczby przeładunków jest wynikiem jakiś procesów, być może np. wzrostu opłat za przejazdy autostradami itd. Wtedy wzrasta konkurencyjność przewozu morskiego. Gdybyście państwo mogli – jak sądzę analizujecie tendencję, z czego to wynika – coś więcej powiedzieć na ten temat.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie pośle.

Kto z państwa, członków Komisji lub zaproszonych gości, chciałby zabrać głos?

Nie widzę zgłoszeń.

Proszę o udzielenie odpowiedzi. Jeżeli będzie potrzeba, to będziemy zapraszali do zabrania głosu po raz kolejny.

Proszę bardzo, pani minister.

Podsekretarz stanu w MSP Urszula Pasławska:

Odpowiadając po kolei na pytania kierowane do Ministra Skarbu Państwa, bo – oczywiście – na większą część powinni odpowiedzieć prezesi, jeżeli będzie zgoda. Strategia, o której mówi pani wiceprzewodnicząca, to strategia rozwoju transportu do 2020 r. z perspektywą do 2030 r. Została przyjęta przez rząd. Natomiast Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej opracowuje program rozwoju polskich portów morskich do 2020 r.

Jeśli chodzi o strukturę polskiego rynku portowego, nie wiem, czy dobrze zrozumiałam pytanie, to – gdy chodzi o podział w tym rynku między nasze porty, struktura przedstawia się następująco: 43% rynku – wzrost o 1% w stosunku do roku ubiegłego

– ma port w Gdańsku, 32% rynku – to udział portów w Szczecinie i Świnoujściu i 25% (bez zmian) – udział portu w Gdyni.

Poproszę pana dyrektora Majeranowskiego o uzupełnienie.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Prosimy, panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora Departamentu Spółek Kluczowych MSP Marcin Majeranowski:

Szanowni państwo, pytanie o strategię rzeczywiście padło pierwszy raz na naszym kwietniowym spotkaniu. Od tego momentu, z inicjatywy ministra skarbu państwa, trzy zarządy portów morskich przygotowały czy też zamówiły w zewnętrznym podmiocie doradczym opracowanie wspólnej analizy, takiej fotografii rynku, która docelowo miała stanowić i ma nadal stanowić podstawę dla przyjęcia strategii długoterminowych. Ten dokument został przygotowany i przyjęty. Jego tytuł brzmi: „Analiza warunków funkcjonowania i perspektyw rozwoju polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej". Niezwłocznie po jego przyjęciu – nie chcę powiedzieć, że rozpoczęto prace nad przygotowaniem strategii, bo te strategie są budowane na bieżąco, natomiast ustaliliśmy harmonogram. Chcielibyśmy, aby w połowie grudnia pojawiły się zarysy strategii jako materiał do dyskusji i najpóźniej w I kwartale 2014 r. strategie były już przyjęte jako kompletne dokumenty, które na najbliższe lata wytyczą kierunki rozwoju polskich portów morskich.

Mam nadzieję, że uzyskam potwierdzenie przedstawicieli spółek, że w takich terminach to będzie. Tak umawialiśmy się. Trzymamy się tych terminów. I będziemy je egzekwować.

Jeżeli chodzi o pytanie pana posła Suskiego dotyczące przekroju przeładunkowy, to trudno jednym zdaniem oddać charakterystykę wszystkich portów. Tak, że poproszę później o uszczegółowienie przedstawicieli poszczególnych spółek. Natomiast, oczywiście, możemy wyróżnić takie elementy jak przeładunki węgla, przeładunki rud i innych towarów masowych – zboża, drewna, drobnicy, ropy naftowej. Możemy w końcu mówić o np. przeładunkach kontenerowych. Każdy z trzech portów ma nieco inne uwarunkowania geograficzne i historyczne a także nieco inną infrastrukturę. Dlatego w tym zakresie poprosiłbym o odpowiedź przedstawicieli spółek.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Proszę bardzo.

Tym razem jako pierwszy Port Gdynia.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Janusz Jarosiński:

Dziękuję bardzo.

Jeżeli chodzi o strategię, to pan dyrektor wie, bo w zeszłym miesiącu omawialiśmy naszą, gdyńską – niewątpliwie do końca I kwartału przyszłego roku ona będzie przygotowana. Co nie znaczy, że nie mamy strategii. Mamy strategię do 2015 r. Z dumą stwierdzam, że bardzo konsekwentnie ją realizujemy, jeżeli chodzi o sprawy finansowe i sprawy rzeczowe.

Pan poseł pytał o przeładunki. Rzeczywiście, trzeba by przeanalizować poszczególne grupy towarowe. W naszym przypadku ruda i ropa nie ma żadnego znaczenia. Jeżeli chodzi o ropę mamy jedno stanowisko przeładunku paliw płynnych przy falochronie, którego jesteśmy właścicielem a baza należy do Dębogórza. Natomiast wielkość obrotów jest tak znikoma, że w gruncie rzeczy możemy ją całkowicie pominąć.

Poszczególne grupy towarowe przedstawiają się następująco: węgiel, tu musimy odróżnić jest koks i węgiel – koks w eksporcie, węgiel w tej chwili i w eksporcie, i w imporcie. Dzięki temu, że pogłębiliśmy port (mniej więcej dwa lata temu zakończyliśmy tę inwestycję), rzeczywiście, możemy konkurować na tym – bardzo niełatwym – rynku.

Jeżeli chodzi o grupę innych towarów masowych (po kolei staram się zanalizować) to dominują w niej kruszywa. Kruszywa – to głównie import, aczkolwiek obecnie obserwujemy we wszystkich portach polskich spowolnienie, jeżeli chodzi o tę podgrupę w grupie innych masowych. Dla nas niezwykle istotne w grupie innych masowych są chemikalia płynne. I w tym przypadku jest to i import, i eksport. Bardzo istotne są nawozy.

Posiadamy specjalistyczny terminal, gdzie możemy zeskładować 60 tys. ton nawozów sypkich i 30 tys. ton nawozów płynnych. To spółka, w której 50% udziałów ma zarząd portu i 50% Zakłady Azotowe w Puławach. Jest to całkowicie przeznaczone na eksport, głównie siarczan amonu, saletrzak a jeżeli chodzi o nawozy płynne to słynny UAN.

Przechodząc dalej do poszczególnych grup towarowych, to we wszystkich polskich portach morskich najważniejsza jest drobnica. Drobnica oczywiście występuje w bardzo wielu postaciach. Kilka lat temu dominowała tzw. drobnica konwencjonalna. Pozostało jej bardzo niewiele. Dzisiaj mówiąc o drobnicy, mówimy głównie o kontenerach i obrotach ro-ro. Jeżeli chodzi o kontenery, to w gruncie rzeczy eksport i import, nie do końca może zbilansowany, aczkolwiek tutaj nie ma aż takich różnic wielkich. Natomiast ruch ro-ro w przypadku portu w Gdyni odbywa się wewnątrz Morza Bałtyckiego. Dla nas podstawowym kierunkiem jest Finlandia. I tu niewątpliwie dominuje import, głównie papieru.

Jeżeli chodzi o pozostałą część drobnicy, to również obroty ro-ro, obroty promowe, bardzo zbilansowane w kierunku Gdynia – Karlskrona. Przypominam, że jedyna autostrada morska prowadzi właśnie z Gdyni do Karlskrony. Można powiedzieć, że tutaj ten ruch rozkłada się bardzo podobnie jeżeli chodzi o import i eksport. Dodatkowo prawie 500 tys. pasażerów przemierza ten szlak wykorzystując dwa promy, które codziennie kursują z naszego portu.

Jeżeli chodzi o drobnicę konwencjonalną, to w gruncie rzeczy tutaj pozostało bardzo niewiele. Typowa sytuacja jak we wszystkich portach świata, które przechodziły przeobrażenia, czyli od typowej konwencji do nowoczesnej technologii, czyli kontenerów ro-ro. Pozostały niewielkie ilości stali w eksporcie, nieco urządzeń i to już jest niemal wyłącznie eksport. Szczycimy się tym, że Portowy Zakład Techniczny – spółka, która została sprywatyzowana – obecnie wykonuje niezwykle ciekawe prace polegające na montażu suwnic. Dokładnie w tej chwili będziecie państwo mieli okazję zobaczyć w telewizji jak ładujemy suwnice, które zostały zmontowane w obszarze portu i one później przemierzają oceany, bo trafiają do Ameryki Północnej i Ameryki Południowej.

To tyle.

Jeżeli będziecie państwo będziecie mieli pytania, to bardzo chętnie odpowiem.

Poseł Marek Suski (PiS):

Jakie kruszywa importujemy i do jakich celów one są wykorzystywane?

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Janusz Jarosiński:

To kruszywa wykorzystywane później do budowy dróg. Jeżeli chodzi o budowę infrastruktury kolejowej, to część jest dostarczana z południa Polski przez Kruszywa Śląskie a część jest importowana ze Skandynawii. Zawsze rysujemy sobie taki promień, który wykazuje opłacalność importu. Teraz widać, że coraz bardziej opłaca się transportować z południa Polski. Stąd zmniejszenie importu kruszyw.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Port Gdańsk, pani prezes Raben, proszę.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Dorota Raben:

U nas na pierwszym miejscu są paliwa płynne i drobnica. Jeśli mówimy o drobnicy, to – oczywiście – dotyczy to również kontenerów, bo generalnie drobnica jest przeładowywana na dwóch terminalach – DCT i GTK. To są bardzo poważne wielkości – na poziomie 7 mln ton do września br. Jednocześnie przeładunek tych dwóch grup towarowych bardzo szybko wzrasta. Kolejne miejsce zajmuje węgiel zarówno w imporcie, jak i w eksporcie. Tutaj odnotowaliśmy bardzo duży (dwukrotny) wzrost w tym roku. Nie mamy w ogóle przeładunków drewna. Musimy o tym zapomnieć. Przeładunki rudy też są minimalne. Natomiast mamy dosyć spory wolumen zboża, który w 2013 r. wzrósł dwukrotnie.

Słucham? W eksporcie.

Dodatkowo mamy mniejsze terminale, na których odbywają się przeładunki. Mówimy inne masowce, ponieważ tam jest przeładowywana siarka i chemia. Wszelkie inne niższe ilości są u nas ujęte jako inne masowce.

Tak, że na pierwszym miejscu są paliwa płynne. Generalnie mówimy o tranzycie paliw, o drobnicy, czy o kontenerach. To, że tak powiem, nasze *clou* na ten moment, które nie dość, że ma największą ilość wolumenową, to również najszybciej przyrastają te wolumeny.

To tyle jeśli chodzi o przeładunki w naszym porcie.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, pani prezes.

Pan prezes Jarosiński chciał uzupełnić. Proszę, panie prezesie.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Janusz Jarosiński:

Panie pośle, zapomniałem o jednej rzeczy. Oczywiście, zboża i pasze. W Gdyni ta grupa towarowa akurat odgrywa bardzo istotną rolę. W przypadku zbóż w tej chwili jest, rzeczywiście, bardzo dobry rok, jeżeli chodzi o eksport. Natomiast jeżeli chodzi o pasze, to głównie śruta sojowa, która do trafia do trzech portów. Dostrzegamy bardzo dobre perspektywy dla rozwoju tej grupy towarowej, dlatego aktualnie budujemy dwa duże magazyny, co w pejzażu portowym bardzo zmienia naszą sytuację i bardzo umocni naszą pozycję rynkową. Staniemy się znaczącym eksporterem.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję.

Pan prezes Warzocha, proszę.

Prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Ryszard Warzocha:

Strukturę ładunków w portach Szczecin i Świnoujście podzieliłbym na trzy grupy. Po pierwsze – Szczecin zawsze był tradycyjnym bardzo mocnym portem masowym. Przypomnę, że nawet w chwili obecnej jest największym suchym portem masowym w Polsce. Większość ładunków, która przechodzi przez terminal – przede wszystkim w Świnoujściu z racji położenia głębokowodnego przy otwartym morzu – to węgiel oraz ruda. Struktura przeładunków zmienia się w zależności od roku. Zwykle jest dosyć zbilansowana – 60 do 40, 40 do 60. Różni się w zależności od lat. W tym roku dominuje import. I przeważnie ruda przychodząca zarówno na rynek polski, jak i w tranzycie przez Szczecin – Świnoujście. Zatem w bieżącym roku mamy rekordowe przeładunki rudy, w odróżnieniu np. od zeszłego roku, kiedy były naprawdę niewielkie ilości rudy. W tym roku prawdopodobnie przekroczymy rekord przeładunków w historii portów Szczecin Świnoujście.

Poseł Marek Suski (PiS):

wypowiedź poza mikrofonem

Prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Ryszard Warzocha:

Tak, ale nie tylko polskiego. Idzie także do Czech i na Słowację, do Koszyc. To pierwsza sprawa.

Chciałbym zwrócić uwagę jeszcze na jedną kwestię. Terminal promowy Świnoujście jest od lat stabilnie rozwijającym się terminalem, kto wie, czy nie jedynym na Bałtyku. A np. po stronie niemieckiej bardzo dobre terminale promowe notują wyraźny spadek ładunków ro-ro. Terminal w Świnoujściu notuje od kilku lat czy w dłuższej perspektywie ponad trzykrotny wzrost, rok do roku. Pozwolę sobie zacytować szefa terminalu promowego Świnoujście, który mówi, że „z każdym kilometrem oddanej S3 (przypominam drogi prowadzącej na południe ku Czechom) zwiększa się na parkingach liczba ciężarówek z Czech, Węgier, Słowacji oraz z Niemiec”. Zatem mogę powiedzieć, że poprawa infrastruktury drogowej powoduje, że ze wspaniałych niemieckich autostrad zjeżdżają na nasze drogi i do naszego terminala ciężarówki niemieckie. To czysty zysk. Będzie to miało odzwierciedlenie w strategii na najbliższe lata. Jestem przekonany, że powinniśmy postawić na tę kartę. Nawet z geograficznego punktu widzenia jest to najkrótsza droga. Mamy także przewagę kosztową. Nie chcemy być najtańszym portem na Bałtyku, ale uważam, że bylibyśmy nierozsądni, gdybyśmy nie wykorzystali przewagi, że w naturalny sposób jesteśmy nieco tańsi niż terminale niemieckie.

Chciałbym też wspomnieć, że od stycznia – po wielu latach obecności tylko i wyłącznie armatorów polskich – wchodzi nowy armator niemiecki TT Line, który wprowadza swój pierwszy prom. To czysty zysk dla zarządu portów. Jako dawcy infrastruktury nie możemy mu tego odmówić. Ponadto, jak wspomniałem, to bardzo duży zastrzyk finansowy. Wiemy, że kolejny polski armator – pozwolę sobie nie wymieniać jego nazwy, ponieważ toczą się rozmowy – będzie chciał wprowadzić następny prom. To może być kolejny skok. Obecnie mamy dziesięć odejść dziennie do Szwecji, czyli – praktycznie rzecz biorąc – ciężarówka jest w stanie wjechać z biegu na prom. To ogromna zaleta i przewaga konkurencyjna.

Jeżeli chodzi o strukturę przeładunków, to – jak powiedziałem – przede wszystkim węgiel oraz ruda. Chciałbym też zwrócić państwa uwagę, że Szczecin zawsze i tradycyjnie był silnym portem tranzytowym dla ładunków z Czech. To także będzie miało odzwierciedlenie w naszej strategii, ponieważ te tranzyty można powiedzieć – pozwolę sobie użyć takiego słowa – „rozpełzły", odpłynęły także do Niemiec. Chciałbym tutaj – w gronie moich kolegów z innych portów – stwierdzić, że naszym głównym niejako przeciwnikiem jeśli chodzi o strategię biznesową nie są porty w Gdańsku czy Gdyni, natomiast naszym pierwszym celem będą porty niemieckie, które są usytuowane tuż za granicą.

Trzecia sprawa – co widzimy i co potwierdza prezes Jarosiński – to bardzo duży wzrost przeładunków produktów zbożowych, przede wszystkim śruty, zarówno w Szczecinie, jak i Świnoujściu. Mamy dwóch mocnych partnerów zarówno w jednym, jak i w drugim porcie. Tam też notujemy wzrost przeładunków.

Tradycyjny ładunek, który przechodzi przez port w Szczecinie to stal. Przypomnę, że jest to *de facto* najkrótsza droga do stalowni nie tylko polskich, ale przede wszystkim np. Eisenhüttenstadt w Niemczech, która produkuje produkty dla przemysłu samochodowego w Szwecji. To naturalna droga. Podjęliśmy działania, które mają na celu prawdziwą promocję Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście w przemysłowych kręgach niemieckich. Jestem przekonany, że uda nam się wejść tam z ofertą kosztową oraz ofertą infrastrukturalną.

Port Szczecin-Świnoujście nigdy nie był portem kontenerowym. Myślę, że z powodu uwarunkowań geograficznych nie jesteśmy w stanie konkurować w prosty sposób z portami w Gdańsku i Gdyni. Niemniej jednak jesteśmy przekonani, że możemy być bardzo mocnym portem feederowym, dlatego ten rodzaj ładunku – powszechny na świecie i przynoszący portowi zyski – będzie naszym celem w strategii na przyszłe lata. Jako port feederowy będziemy mogli zaopatrywać zarówno zachodnią część Polski, jak i Czechy, a także okręg berliński.

I na koniec rzecz, która jest w dłuższej perspektywie, ale myślę, że stanowi dla nas ogromne wyzwanie i jednocześnie fantastyczną szansę, mianowicie podczas budowy czy – pozwolę sobie użyć takiego sformułowania – przy okazji budowy terminalu LNG, powstały możliwości techniczne do rozbudowy tzw. portu zewnętrznego, czyli portu, który *de facto* będzie jest usytuowany na wejściu do portu w Świnoujściu, innymi słowy – bezpośrednie wejście z głębokowodnego toru bałtyckiego. Zatem nie trzeba płynąć do Szczecina przez cztery godziny, żeby wyładować ładunek. Oczywiście, sam terminal LNG jest dla nas – powiedzmy sobie – ogromną inwestycją, ale zaraz za tym idzie możliwość otworzenia bunkrowania statków LNG. Zarząd rozważa taki projekt.

Chciałbym dodać, że od 2015 r. wchodzi nowa dyrektywa Unii dotycząca ograniczenia zawartości siarki w paliwie statkowym na Bałtyku. W związku z tym armatorzy bardzo intensywnie rozważają alternatywę dla tradycyjnego paliwa statkowego – promy tankowane za pomocą LNG. Jesteśmy pierwszym terminalem LNG na Bałtyku. Myślę, że – i tutaj polecam się uwadze szanownych państwa posłów, ponieważ nie jest to oczywiście inwestycja tylko i wyłącznie w gestii zarządu portów – możemy zbudować ogromną przewagę konkurencyjną wobec portów niemieckich czy rosyjskich.

Poseł Marek Suski (PiS):

wypowiedź poza mikrofonem

Prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Ryszard Warzocha:

To bardzo dobre pytanie, panie pośle. Odpowiedziałbym, że to zależy jak na to spojrzeć. Z powodu wejścia w życie nowej dyrektywy Unii Europejskiej ceny paliwa o obniżonej zawartości siarki niewątpliwie wzrosną, co przeniesie się w prosty sposób na koszty frachtów oraz koszty, które armatorzy zapewne przerzucą na klientów. W pewnym sensie jest to gra o sumie zerowej, ponieważ wszyscy będą musieli to zrobić. To pierwszy punkt.

Natomiast już w tej chwili widzimy (bo rozmawiamy z przedstawicielami armatorów, którzy do nas zawijają), że intensywnie pracują nad LNG jako paliwem konwencjonalnym. Moim zdaniem, nie jest to takie proste, ponieważ zamontowanie na istniejących konstrukcjach instalacji odsiarczania po pierwsze – jest niezwykle drogie, po drugie – z technicznego punktu widzenia jest problematyczne dla promu. Prom jest dość specyficznym statkiem o wysoko położonym środku ciężkości, zatem dołożenie kilku ton w okolicach komina, nie chcę powiedzieć, że przyczyni się do wywinięcia kozła na pełnym morzu, ale niemniej jednak stwarza ogromne problemy techniczne, pomijając fakt, że taka instalacja dobudowana do konstrukcji promu kosztuje duże pieniądze.

Obecnie trwają intensywne prace projektowe nad promami zasilanymi – od początku do końca – LNG. Na ostatnie Baltexpo Norwegowie przyjechali z fantastyczną prezentacją jak u nich te sprawy są rozwiązane. Oni już używają paliwa LNG dla swoich statków. Myślę, że my od tego nie uciekniemy.

Odpowiadając na pana pytanie, nie potrafię odpowiedzieć o ile będzie tańsze paliwo LNG w stosunku do tradycyjnego paliwa. O tym zdecyduje rynek. Natomiast zaryzykowałbym stwierdzenie, że chociażby nawet z powodów proceduralnych i dyrektywy Unii Europejskiej taki proces będzie miał miejsce.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Pani przewodnicząca Zaremba przypomina o swoim pytaniu.

Prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Ryszard Warzocha:

Przepraszam najmocniej.

Zapisałem sobie specjalnie – stawka 0,3. Może na początku przypomnę, że prezydenci miast Szczecina i Świnoujścia znajdują się w radzie nadzorczej spółki Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA. Mają pełny wgląd w nasze procesy.

Oczywiście, w przeciwieństwie do kolegów płacimy dziesięciokrotnie wyższą stawkę podatku. Po ostatnich uregulowaniach odbyliśmy szereg spotkań z oboma prezydentami. Mogę tylko powtórzyć opinię prezydenta Szczecina, który twierdzi, że w jego opinii jako prawnika, ustawa może zostać zmieniona tylko ustawą a nie rozporządzeniem. W związku z tym nie widzi podstaw do – cytuję – zmiany wysokości stawki.

Bazując na nowych uregulowaniach przygotowaliśmy wniosek do prezydentów obu miast. Wskazujemy nowe uregulowania oraz załączamy interpretację z Ministerstwa Obrony Narodowej i Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Pisma zostaną wysłane do prezydentów w ciągu najbliższego tygodnia. Będziemy oczekiwać na ich odpowiedź. Jeżeli będzie pozytywna, myślę, że problem zostanie w końcu rozwiązany.

Niestety, nie jestem optymistą. Sadzę, że odpowiedź będzie negatywna. W związku z tym po otrzymaniu negatywnej odpowiedzi podejmiemy kroki prawne. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście stoi na stanowisku, że stawka 0,3 powinna obowiązywać we wszystkich portach. Nie możemy tego pominąć.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie prezesie.

Pan poseł Suski, proszę. Proszę o zgłaszanie się innych osób, które chciałyby zabrać głos.

Proszę, panie pośle.

Poseł Marek Suski (PiS):

Chciałbym zadać pytanie uzupełniające, chociaż zadałem to pytanie i częściowo padła odpowiedź, choć nie wprost. Pytałem o analizy – czy przeprowadzaliście analizy jakie

czynniki wpływają na, można powiedzieć, dobrą kondycję, bo jeżeli mówimy o spowolnieniu gospodarczym a tu jest jednak kilkuprocentowy wzrost rok do roku. Padły takie wyliczenia, że budowa autostrad z jednej strony daje możliwość dojazdów, więc bardziej kraj tranzytowy – tu wzrost. Budowa autostrad – sprowadzenie chociażby kruszyw. Dobry stan polskiego rolnictwa czyli wymiana import-eksport.

Ale czy dostrzegacie państwo jeszcze inne czynniki? Bo w jakimś sensie na rozpoznaniu czynników wzrostowych można budować strategie wieloletnie. Chciałbym, żeby porty rozwijały się, bo ze stoczniami, niestety, jest – można powiedzieć – katastrofa, ale jesteśmy jednak morskim krajem. I jeżeli ze stoczniami jest problem, to gdy porty będą rozwijać się, przeładunki będą coraz większe, ruch ludzi i towarów, to może stocznie też złapią jakiś oddech. A to z całą pewnością jest czynnik rozwojowy. Handel zawsze napędzał gospodarkę.

Czy jakieś inne czynniki państwo widzicie poza tymi, jakie wychwyciłem w państwa odpowiedzi?

Prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Ryszard Warzocha:

Pozwolę sobie pierwsz…

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Za moment. Chciałem zapytać innych posłów bądź gości, czy chcieliby zabrać głos w tej części posiedzenia? Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze wygłosić swój pogląd, zadać pytanie?

Nie widzę zgłoszeń.

Zamykam dyskusję. Proszę o udzielenie odpowiedzi.

Prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Ryszard Warzocha:

Panie pośle, bardzo krótko, jeżeli mogę odpowiedzieć na pana pytanie – myślę, że oprócz uwarunkowań geograficznych oraz gospodarczych o konkurencyjności lub jej braku w portach polskich – bo o tym mówimy – decydują tak naprawdę koszty i infrastruktura. Bez kontroli kosztów w portach a także – bez odpowiedniej infrastruktury odpowiadającej trendom gospodarce morskiej i transporcie, które – oczywiście – odczytujemy i analizujemy, bardzo ciężko będzie promować te porty.

Chciałbym zwrócić uwagę, że port – poza swoją funkcją jako dawcy czy oferenta infrastruktury – jest normalnym przedsiębiorstwem biznesowym. Należy go wspierać promocyjnie w kręgach biznesowych. Podlegamy normalnej grze rynkowej. Nie mówię tylko o naszej trójce, że się tak wyrażę, o trzech portach, mówię o całym Bałtyku. Bałtyk jest niezwykle konkurencyjnym morzem, mamy – pozwolę sobie użyć kolokwializmu – co pięć kilometrów port. Zatem naszym obowiązkiem jest promować się jako najlepsze miejsce do biznesu.

Myślę, że należy też wskazać na jeszcze jedną rzecz – uwarunkowania prawne, typu płatność VAT.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pan prezes Jarosiński, proszę.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Janusz Jarosiński:

Rzeczywiście, jest kilka czynników, które wpływają na to, że w portach generalnie jest dobrze. Z jednej strony mówimy o spowolnieniu w gospodarce światowej, to – gdy przenosimy się na Bałtyk i później do Polski, do portów polskich – niewątpliwie, tego spowolnienia nie widać. Mało tego, dzisiaj widzimy absolutnie (mówię przez pryzmat portu gdyńskiego, bo o tym najłatwiej jest mi opowiadać) elementy, które pokazują, że aktywność gospodarcza i wskaźnik optymizmu zdecydowanie wzrastają. Za chwilę postaram się dowieść, dlaczego tak jest.

Pan poseł powiedział o stoczni. Rzeczywiście, port gdyński graniczy ze stocznią gdyńską. Pamiętam, jak tam były budowane statki. Ale też, mówiąc uczciwie, pamiętamy jak były wykorzystywane te tereny i jak wyglądała praca. W obszarze portu gdyńskiego funkcjonuje mała stocznia Damen. Dla mnie jest naprawdę budujące to, jak każdy metr kwadratowy jest tam wykorzystany. Gdy patrzę za płot na tereny Stoczni Gdynia, to cieszy to, co tam dzisiaj dzieje się. Aktywność gospodarcza w tym obszarze z miesiąca na miesiąc jest większa.

Pan poseł ma rację, że nie budujemy statków. Budowaliśmy kontenerowce, rorowce, ale w tej chwili konkurować nawet w budowie bardzo prostych statków np. z Dalekim Wschodem…

Nie jestem ekspertem stoczniowym, patrzę przez pryzmat tego, co działo się za płotem i co dzieje się dzisiaj, jestem absolutnie przekonany, że nie będziemy tam budować statków, ale aktywność gospodarcza w każdym miesiącu będzie jeszcze większa.

Natomiast wracając na mój grunt portowy (parę lat spędziłem w tym porcie) – rzeczywiście, ten wskaźnik optymizmu jest w tej chwili zdecydowanie większy. Stawiamy przede wszystkim na obsługę rynku polskiego. Gdy mówimy o naszej strategii, to zawsze podkreślamy, pierwsza sprawa: nie stracić polskiego klienta. On jest dla nas absolutnie najważniejszy. Natomiast tranzyt traktujemy jako coś, co mogłoby być dodatkiem. Dzisiaj widzimy, że dzięki rozwojowi infrastruktury drogowej i kolejowej rysują się coraz większe szanse na pozyskanie ładunków z Ukrainy. Przyznaję, że tutaj stajemy się coraz bardziej aktywni.

Położenie geograficzne wskazuje, że ładunki czeskie muszą iść do Szczecina. Chwała Szczecinowi, że jest aktywny, że potrafi pozyskać dużo ładunków z terytorium Czech. Dla nas pozostaje Słowacja, ale – jak powiedziałem – jako dodatek.

Dlaczego mówię, że widać wskaźnik optymizmu? Oczywiście, bardzo wnikliwie staramy się analizować poszczególne grupy towarowe, kierunki geograficzne, klientów, żeby zmierzać w tę stronę, która jest najbardziej perspektywiczna. Każdy z portów przyjął inną strategię. Na jednym przykładzie – postanowiliśmy, jak powiedziałem wcześniej, inwestować w magazyny. Dzisiaj widzimy ewidentne ożywienie. Obecnie kończymy budować duży –
jak na nasze warunki – magazyn 16,5 tys. m^2, podzielony na sześć komór. Jeszcze nie podpisaliśmy umowy, ale przedwczoraj zakończyliśmy rozmowy z klientem, który wydzierżawił ostatnią komorę. Magazyn oddamy do użytku 1 kwietnia. To pokazuje, że wskaźnik optymizmu wśród klientów portu wzrasta. Jeszcze dwa lata temu to byłoby niemal niemożliwe. Jesteśmy dosyć – czy bardzo – aktywni na tym polu. Wydaje nam się, że dzięki temu tworzymy szansę dla rozwoju usług logistycznych, co tworzy popyt na pracę i szansę na pozyskanie dodatkowej masy towarowej.

Dziękuję.

Nie wiem, czy moja odpowiedź zadowoliła pana posła?

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Szanowni państwo, mam poczucie, że po wysłuchaniu tej informacji wzrósł wskaźnik optymizmu wśród członków naszej komisji.

Serdecznie dziękuję wszystkim uczestnikom tej debaty.

Myślę, że wrócimy do spraw naszych portów (bo – powtarzam – jest to bardzo ważny element infrastruktury polskiego państwa) po tym jak zostaną już poddane analizie i ocenie cząstkowe strategie i prawdopodobnie pointa w postaci polityki morskiej państwa w obszarze portów.

Pani prezes Raben, bardzo proszę.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Dorota Raben:

Chciałabym na koniec tej dyskusji dodać, że wzrost rozwoju portów jest związany też ze zmianą świadomości przepływu towarowego. Bardzo dużo mówi się o transporcie intermodalnym, dużo się też robi w tym kierunku. To bardzo ważne, bo sam fakt wejścia towaru do portu nic nie znaczy. Towar musi wyjechać do Polski lub wjechać do tego portu. Można powiedzieć, że w tym kierunku (przynajmniej z perspektywy Gdańska a na pewno innych portów) bardzo dużo wydarzyło się. Patrząc na Gdańsk, ile powstało tras, obwodnic. Powstają tunele. Prawie co tydzień rozmawiamy z kolejami, żeby kłaść nowe tory, mosty itp. Uważam, że jest to też budowanie świadomości gospodarczej. Wiadomo, że nie trzeba już przewozić towarów przez Niemcy czy Holandię, ale można je przewieźć przez nasz kraj. To na pewno ma bardzo duży wpływ na rozwój.

Zauważyłam też bardzo dobre notowania w zakresie współpracy służb celnych, bo to zawsze była blokada przy imporcie. Widzimy, że obecnie bardzo dużo zmienia się – odprawy przeprowadzane są bardzo szybko – aczkolwiek wiemy, że jest jeszcze dużo

do zrobienia. Są służby weterynaryjne, sanitarne itp. Będzie dobrze, jeżeli te służby zaczną ze sobą współpracować. Naprawdę będziemy bardzo konkurencyjni.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Zamykam posiedzenie.

Protokół będzie wyłożony w sekretariacie Komisji.